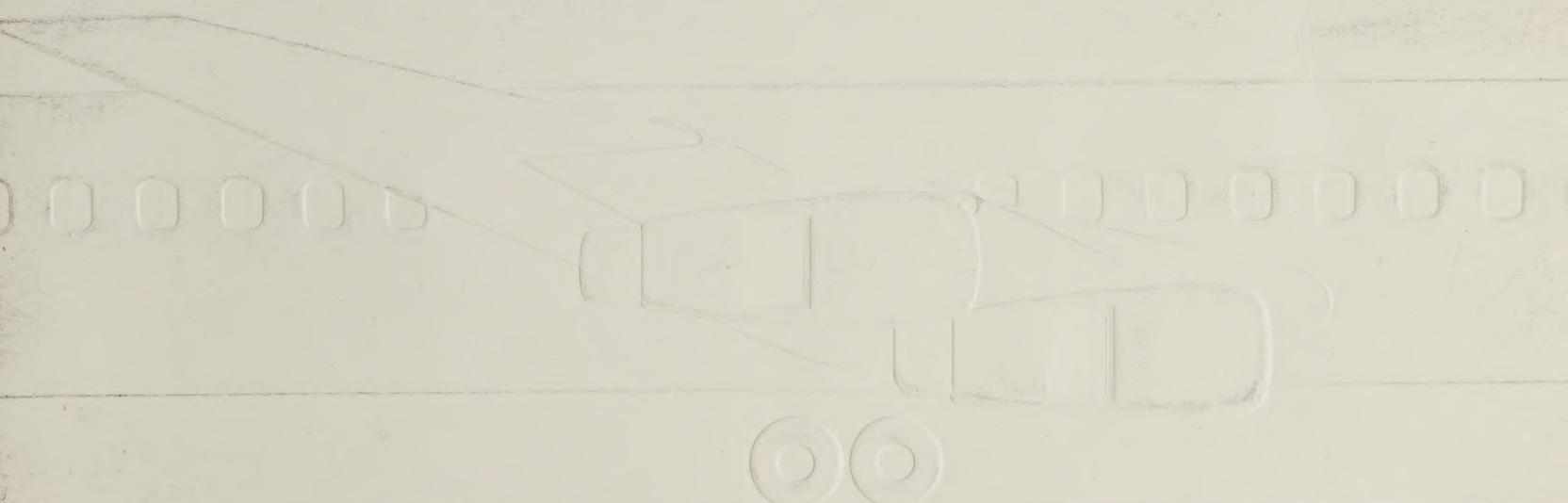


AR03

E 12

AIR CANADA  ANNUAL REPORT 1969



The Year at a Glance	1
Board of Directors; Officers	2
Report of the Board of Directors	3-12
Statement of Income and Retained Earnings	15
Balance Sheet	16-17
Statement of Source and Application of Funds	18
Notes to Financial Statements	19
Auditors' Report; Glossary of Terms.	20
Significant Statistics.	22-23
Route Map	24

The Year at a Glance

FINANCIAL	1969	1968	Change %
Revenues (000)	\$404,652	\$387,628	4
Operating Expenses (000)	386,188	359,610	7
Net Income (000)	1,548	8,184	(81)
Investment at Year-end (000)	500,327	417,434	20
Return on Investment	4.8%	6.3%	
 OTHER			
Revenue Passenger Miles* (000)	5,740,299	5,616,011	2
Available Ton Miles (000)	1,663,262	1,503,770	11
Yield per Revenue Passenger Mile*	5.80¢	5.84¢	(1)
Operating Cost per Available Ton Mile	23.22¢	23.91¢	(3)
Passenger Load Factor*	57%	58%	
Personnel at Year-end	17,138	16,656	3

*Scheduled Services only

Board of Directors

Appointed by Governor-in-Council:

Yves Pratte, Q.C., *Montreal*
R. H. McIsaac, K.S.S., *Winnipeg (until March 31, 1969)*
J. R. Murray, *Winnipeg (from October 21, 1969)*
J. G. Simpson, *Halifax*
Welland D. Woodruff, *Toronto (until September 30, 1969)*

Elected by the Shareholders:

David A. Anderson, Q.C., *Toronto*
Pierre Des Marais II, *Montreal (from December 15, 1969)*
W. C. Koerner, C.C., K.S.T.J. of J., LL.D., *Vancouver*
N. J. MacMillan, Q.C., LL.D., *Montreal*
Renault St-Laurent, Q.C., LL.D., *Québec City*
Bernard Tailleur, *Montreal (until November 6, 1969)*

Officers

Yves Pratte, Q.C.
Chairman of the Board and Chief Executive Officer
J. R. Baldwin
President
H. W. Seagrim
First Vice President
W. G. Wood
Senior Vice President — Sales
W. S. Harvey
Senior Vice President — Finance
D. C. Tennant
Vice President — Operations
S. W. Sadler
Vice President — Administrative Services
R. C. MacInnes
Vice President — Public Relations
Lionel Côté, Q.C.
I. E. McPherson
General Counsel
R. T. Vaughan, Q.C., LL.D.
Secretary of the Company
K. E. Olson
General Manager, Purchases and Stores

Executive Offices:

Place Ville Marie
Montreal, Que.

To the Honourable
The Minister of Transport
Ottawa

Sir,
The Board of Directors submit the Annual Report for the Air Canada system for the year 1969.

A marginal profit was recorded, as traffic carried by the airline reflected the effect of a crippling strike by the International Association of Machinists and Aerospace Workers. Among the other factors contributing to a financially disappointing year were deep penetration into the Atlantic market by non-scheduled carriers, rising cost levels and a slowing down of the Canadian economy.

Net income after taxes was \$1,548,000 and the return on investment 4.8%. Comparable 1968 results were \$8,184,000 and 6.3%.

Revenues

Operating revenues rose a modest 4% to \$404,652,000.

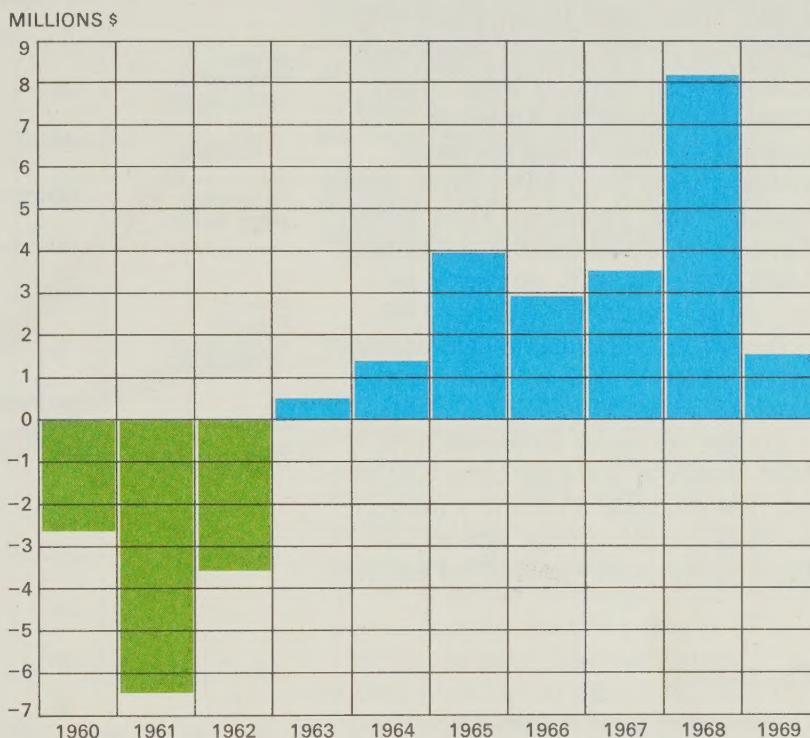
It is estimated that during the strike by the IAMAW, which began on April 21 and lasted until May 20, grounding all aircraft for a month, the Company lost revenues to the extent of about \$40 million. The financial impact of the work stoppage was not limited to the strike period however, as following resumption of operations it became apparent that a substantial volume of summer traffic had been lost to other carriers. Also, a three-day work stoppage in the autumn by airport electrical technicians and the threat of strike action in December by air traffic controllers — all employees of the Department of Transport — had a serious impact upon Company revenues.

Passenger revenues, accounting for four-fifths of the total, increased by

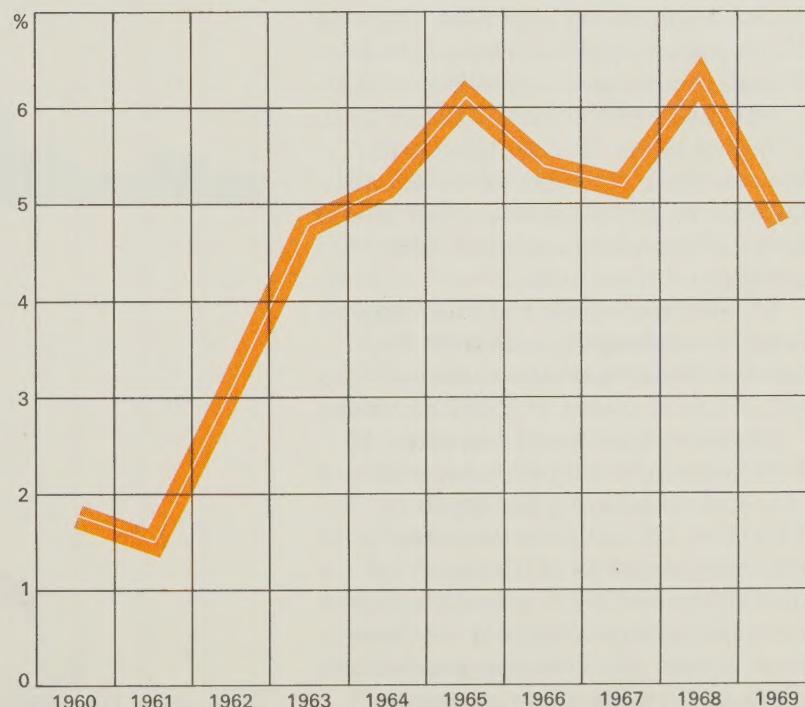

NET INCOME

DEFICIT

Net Income or Deficit
1960-1969



Return on Investment
1960-1969



only 1%. The average return per passenger mile fell from 5.84¢ to 5.80¢, attributable in large part to a wider use of discounted youth and senior citizen standby fares which depressed the North American revenue yield. Atlantic and southern yields, on the other hand, were higher than in 1968. Passenger fares within Canada remained unchanged during 1969, although U.S. domestic airline fares increased by about 10%.

Revenues from charter operations totalled \$8,837,000, a 73% growth over the previous year.

Freight revenues increased 19%. Mail revenues were up 10%, with the rate per ton mile on North American services dropping from 50¢ to 48¢. Express revenues showed no advance.

Expenses

Operating expenses rose 7% to \$386,188,000.

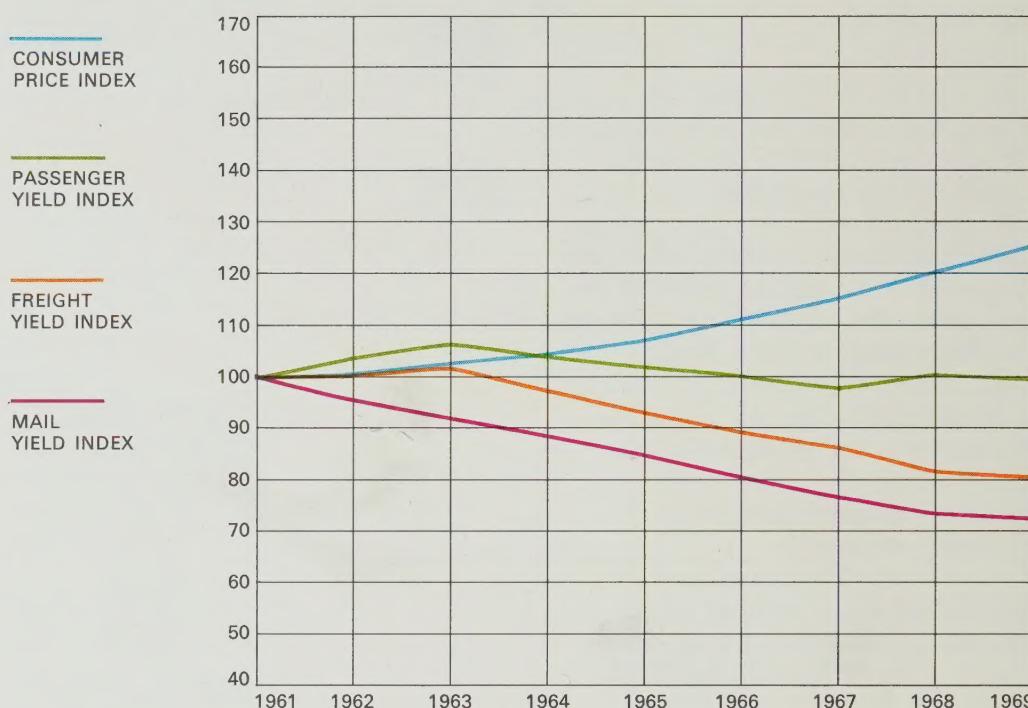
Salaries and wages, the largest single expense item, went up 8% and accounted for 42% of the total increase in operating expenses. Average employee strength was held to a 3% increase, compared with 6% in 1968.

All areas of expense felt the impact of higher labour and material costs. Maintenance expense, however, was lower than in the previous year because of the phasing out of Vanguards and Viscounts.

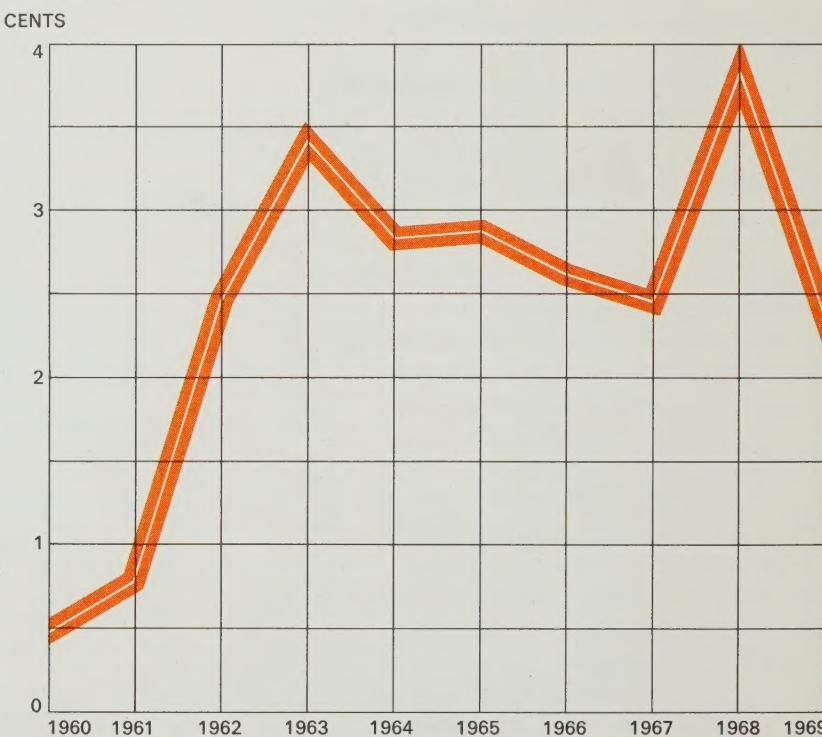
Federal, provincial and municipal taxes, excluding the provision for deferred income taxes, totalled \$16.3 million, an increase of 9% over 1968.

Overall capacity was increased by 11%, with operating cost per available ton mile falling slightly from 23.91¢ to 23.22¢. This reduction in unit cost, despite the disruption of operations and chronic industry-wide inflation of expense levels, resulted from greater use of highly productive jet aircraft and careful cost control.

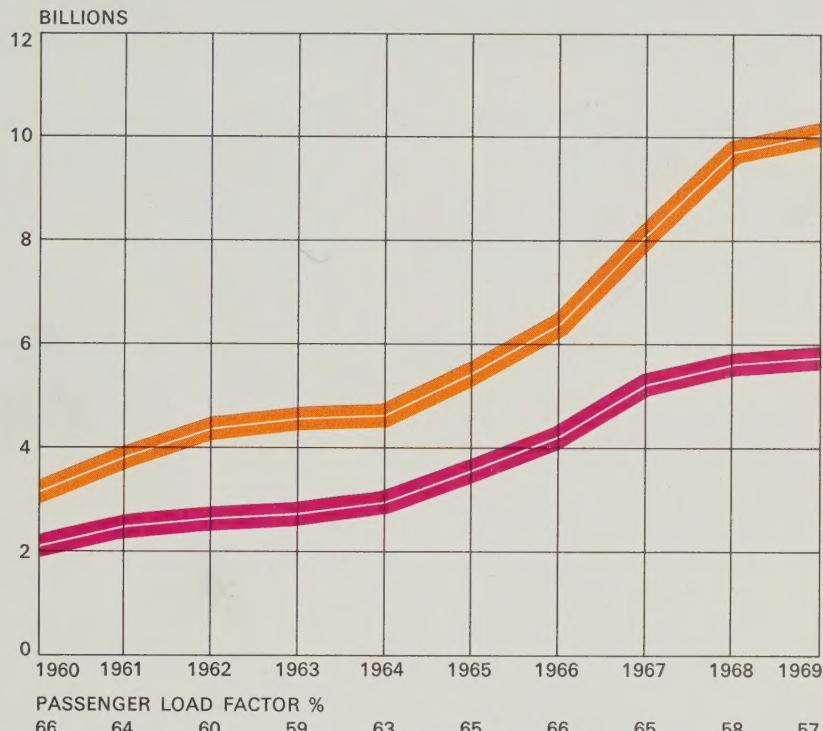
Index of Air Canada Average Yields vs Consumer Price Index
1961 - 1969
1961 = 100



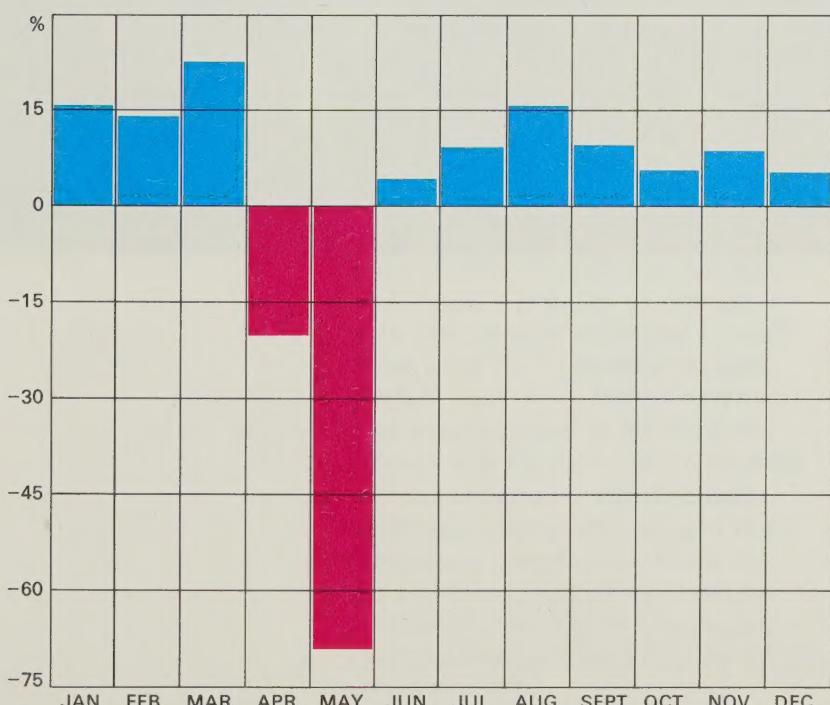
Operating Profit per Revenue Ton Mile
1960-1969



Available Seat Miles, Revenue Passenger Miles and Passenger Load Factor (Scheduled Services) 1960-1969



**Revenue Passenger Miles (Scheduled Services)
Rate of Growth
1969 over 1968**



Capital

Expenditures for property and equipment totalled \$131.2 million, of which almost 90% related to the acquisition of aircraft. This capital outlay was financed partially by internally generated funds, with the remaining \$75 million borrowed from the Government at an average interest rate of 7.8%.

Traffic

Passengers carried on scheduled services numbered 6.4 million, representing a marginal increase of 1% over 1968. Available seat miles were up 4% to 10.1 billion, while revenue passenger miles totalled 5.7 billion, up 2%. Average passenger load factor for the year declined a point to 57%.

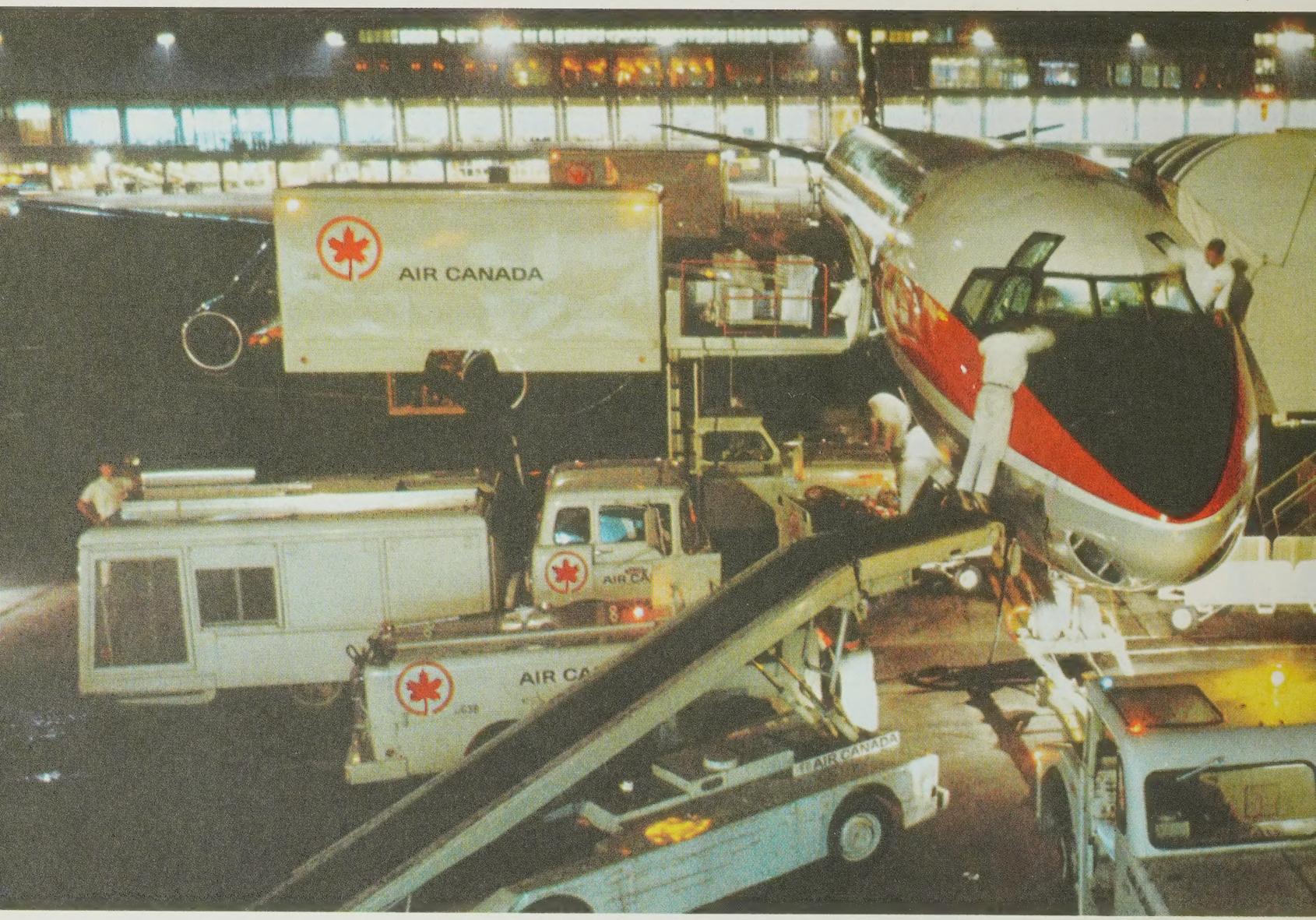
While the total Canada-Europe market grew by an estimated 27%, scheduled traffic increased by only 8%. This disparity in growth rates was due to the severe inroads made by non-scheduled operators. Their deep market penetration, together with the IAMA strike and its aftermath, caused Air Canada's scheduled Atlantic passenger traffic to decline 7%, compared with 1968's increase of 13%.

Southern services also were affected by greater competition from both scheduled and non-scheduled carriers. Here traffic rose by only 8%, compared with 43% in 1968.

North American passenger traffic experienced a relatively modest increase of 4%.

To cater to a growing demand for low-fare vacation travel and to combat the diversion of traffic to non-scheduled charter operators, notably on the Atlantic, the Company allocated two 152-seat DC-8 aircraft exclusively to charter work, with encouraging results.

Furthermore, in October Air Canada





took the initiative in endeavouring to meet this new market problem by proposing low-cost scheduled air transportation on the Atlantic through non-affinity "Mini Fares" for groups of 50, 100 and 150. In subsequent weeks and through an IATA traffic conference, the airline pursued this objective; and although it was unsuccessful in introducing a non-affinity fare, Air Canada played a leading role in the establishment of the lower fare structure that was eventually adopted for scheduled services.

Air freight continued its strong growth rate during 1969, increasing 21% to 148.2 million ton miles. Especially gratifying was the substantial rise in sea-air traffic to Europe, up 51% over the previous year.

Mail traffic increased by 12% to 25.9 million ton miles, compared with an 8% rise in 1968. Air express, totalling 7.7 million ton miles, was off 2%.

Routes and Services

Only one major change to Air Canada's route network was made in 1969. Operations were resumed to Brussels, which became the tenth European city and 62nd destination served by the airline.

There were important improvements in the quality of customer services. Air Canada's popular Connoisseur meal service was extended to additional long-haul Canadian routes. Modern new sales offices and facilities were opened in Edmonton, Calgary and Québec City. Colourful new wardrobes for stewardesses, passenger agents and ground hostesses were introduced across the system. In addition, the Company developed a new interline baggage tracing procedure linked to its teletype network.

Considerable progress was made with the implementation of ReserVec II, Air Canada's third generation reservations system, which should be fully operational by early 1971 as scheduled. Besides reservations the new system is capable of handling many other complex tasks, including scheduling and flight planning. It will do much to solve present passenger handling problems and has been designed to keep pace with expected future improvements in this area such as automatic ticketing and check-in.

Flight frequencies were increased within North America, and to Europe and the Caribbean. Jet aircraft and more non-stop and direct flights were introduced to a number of destinations across the system.

For the summer period, non-stop DC-9 jet service was inaugurated on new routes between Ottawa-Halifax, Toronto-Regina and Regina-Vancouver. DC-9s also were introduced on flights between Toronto-Windsor, Toronto-Sault Ste. Marie, Montreal-Moncton and Québec City-Montreal. Later in the year, Saint John, N.B., became the fourth city in the Atlantic Provinces to receive regular DC-9 service with the inauguration of a daily direct flight from Montreal.

Direct service between eastern Canada and continental Europe was increased to 21 weekly flights during the summer, compared with 17 in the same period last year. These included the two new weekly flights to Brussels. The airline offered 26 flights each week to the United Kingdom from eastern Canada.

Frequency of Air Canada's Western Arrow service, which provides direct trans-Atlantic flights from western Canada, also was increased. A total of 12 flights each week were scheduled, one more than during the summer of 1968. A new non-stop service, twice a week, was introduced



from western Canada to Copenhagen and on to Frankfurt.

Southern services saw the establishment of summer all-jet flights to the Bahamas and Jamaica and the introduction of jet aircraft on flights to Bermuda. Two non-stop flights each week were offered from Toronto to Barbados and two from Montreal to Barbados. During the winter all-jet services were scheduled to both inner and outer Caribbean points.

Cargo services were expanded. Three all-freighter Jet Trader DC-8s operated all year, and in the last quarter three additional DC-8s were converted to a mixed configuration of seven cargo pallets and 69 economy seats. A \$3.5 million cargo terminal was opened in Winnipeg in February and a \$1.7 million terminal at London, England in September.

Special emphasis was devoted to the development of eastbound trans-continental and trans-Atlantic cargo in an effort to correct the heavy preponderance of westbound air freight.

The Fleet

In 1969 Air Canada took delivery of six DC-8-63s and two DC-9s. A DC-8-61 and eleven Vanguards were sold. One Viscount was donated to the National Museum of Science and Technology, and another was destroyed by fire at Sept-Iles.

At year-end the fleet consisted of 112 aircraft: 20 standard DC-8s, 12 long-body DC-8s, 33 DC-9s, 12 Vanguards and 35 Viscounts. Jets accounted for 85% of total seat miles provided, compared with 75% in 1968.

During the year Air Canada reached agreement with CAE Aircraft Ltd. for the purchase and takeover of the airline's Winnipeg overhaul base and for the handling of all main base work on Viscount aircraft.





The Company proceeded with its plans to meet maintenance requirements for an expanding fleet of jet aircraft, including the Boeing 747 and Lockheed L-1011 TriStar, now on order and expected to be in service by 1971 and 1972 respectively. As a first step, in November the Company announced the construction of a \$15 million two-bay hangar at Montreal International Airport. Plans also are underway for the construction of line maintenance facilities at Vancouver, Winnipeg and Toronto.

The airline awarded a \$6 million contract to a Canadian manufacturer for two flight simulators — one for pilot training on the 747 and one for the TriStar.

Personnel

Air Canada employees numbered 17,138 at December 31, 1969.

Several labour contracts were signed during the year, including agreements with the International Association of Machinists and Aerospace Workers, the Canadian Air Line Employees' Association and the Canadian Air Line Flight Attendants' Association.

The Company continued to pay special attention to the training of its personnel, in the belief that continuous upgrading of employee skills is essential if the airline is to keep pace with the constant technological changes inherent to the industry.

Industry Affairs

As in the past, Air Canada participated jointly in many important assignments and conferences with other domestic carriers through the Air Transport Association of Canada, and with other major world airlines through the Air Transport Association



of America and the International Air Transport Association.

Commercial pool agreements between Air Canada and BOAC, Irish International Airlines and Aeroflot continued on trans-Atlantic routes.

In the latter part of the year, the Company opened discussions with a number of regional carriers with a view to implementing the Government's regional air policy.

Air Jamaica, in which Air Canada has a substantial financial interest, commenced operations in April on its routes to New York and Miami, only five months after the incorporation of the Company.

Future

An international service to Prague will commence in the spring of 1970 under a new bilateral agreement between Canada and the Czechoslovak Socialist Republic.

Also, by 1971, following new bilateral negotiations between the Canadian and United States Governments, the Company hopes to be operating a number of additional routes to the U.S.

Air Canada will continue to press for a better fare structure on the North Atlantic. The Company is firmly convinced that unless international tariffs are simplified and adjusted so as to appeal to all sectors of the public, the airline industry will fail to realize its potential for growth.

In the summer of 1970 the Company plans to make four DC-8s available for charter work, predominantly on the North Atlantic. The airline also intends, during the winter, to expand its charter activities in southern markets.

The seventies will see the arrival of several new types of jet aircraft. To introduce these aircraft, construct

facilities for their maintenance and solve ground-handling problems, Air Canada will have to achieve, in an increasingly competitive environment, levels of performance not yet attained.

Additions to the fleet in 1970 of seven long-body DC-8-63s and three DC-9s will cost the airline \$96 million. By 1972 the Company will have taken delivery of three giant 365-seat Boeing 747s and six of ten 270-seat Lockheed L-1011 TriStars, at a cost of \$176 million.

The Company is now undergoing the first major reorganization of its administrative structure since its establishment. To be fully implemented in 1970, the new structure is designed to make marketing the "competitive cutting edge" of the business by modernizing administrative techniques and setting up a managerial framework capable of both influencing and responding quickly to changes in the market. Sales functions and Operations activities related to customer service will be integrated at all levels, the quality of customer service improved, and planning processes strengthened. Such changes will enable the airline to compete more aggressively in the transportation field and, in so doing, improve its revenue position. At the same time, and equally important, they will permit the development of a more stimulating and dynamic working environment for all employees.

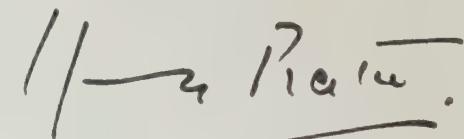
Organizational changes alone, however, will not ensure Air Canada's continuing ability to fulfill its mandate of providing Canadians with an efficient system of domestic air services. This must be the national carrier's chief concern. But while North American routes produce the major proportion of Company revenues, Atlantic and southern services account for the bulk of its operating income. It is evident, therefore, that

the airline's role in domestic operations can be performed more effectively only if it takes advantage of developing markets abroad through its international operations.

Over the past three decades Air Canada has grown into one of the world's great airlines. In providing Canadians with an extensive network of domestic and international air transportation, at high standards of technical excellence, it has become a major asset to the nation.

The airline remains dedicated to the principle of efficient service to Canada and Canadians to meet our national requirements at home and abroad. With the continued cooperation and dedication of its employees — the backbone of any successful enterprise — Air Canada can and will meet the challenges of the coming decade.

For the Board of Directors,



Yves Pratte
Chairman of the Board

February 24, 1970



Hradcany Castle, Prague



Statement of Income and Retained Earnings
 (figures shown in thousands)

	1969	1968
OPERATING REVENUES		
Passenger	\$332,727	\$328,137
Freight and express	39,864	34,773
Mail.	16,046	14,633
Excess baggage	1,405	1,448
Charter.	8,837	5,118
Incidental services — net.	5,773	3,519
	404,652	387,628
OPERATING EXPENSES		
Flying operations.	88,060	83,524
Maintenance	68,733	69,829
Passenger service	41,412	36,268
Aircraft and traffic servicing.	64,071	57,961
Sales and promotion	63,344	56,515
General and administrative	18,135	15,844
Depreciation and obsolescence	42,433	39,669
	386,188	359,610
OPERATING INCOME	18,464	28,018
NON-OPERATING EXPENSE		
Interest on debt	25,246	18,247
Interest capitalized	(4,704)	(3,639)
Gain on sale of property and equipment	(2,162)	—
Non-operating income — net	(3,009)	(2,954)
	15,371	11,654
	3,093	16,364
PROVISION FOR DEFERRED INCOME TAXES	1,545	8,180
NET INCOME	1,548	8,184
RETAINED EARNINGS		
Balance at beginning of year	19,614	11,630
Transferred from — insurance reserve (note 1)	6,463	—
— deferred income taxes (note 2)	300	—
Dividend at \$4.00 per share.	(200)	(200)
BALANCE AT END OF YEAR.	\$ 27,725	\$ 19,614

Balance Sheet at December 31
 (figures shown in thousands)

Assets	1969	1968
CURRENT		
Cash	\$ 8,301	\$ 11,056
Temporary investments at quoted market value	4,471	—
Notes and accounts receivable	52,698	46,971
Spare parts, materials and supplies — net (note 3)	22,105	21,513
Prepaid expenses.	1,628	1,850
	<hr/> 89,203	<hr/> 81,390
 REFUNDABLE FEDERAL CORPORATION TAX	 —	 1,663
 NOTES RECEIVABLE.	 5,900	 12,056
 INVESTMENT IN ASSOCIATED COMPANY — at cost (note 4)	 8,408	 —
 INSURANCE FUND — at quoted market value (note 1)	 —	 6,463
 PROPERTY AND EQUIPMENT — net (note 5)	 478,321	 401,321
 LONG TERM PREPAYMENTS	 13,080	 5,498
	<hr/> \$594,912	<hr/> \$508,391

Liabilities	1969	1968
CURRENT		
Accounts payable	\$ 43,983	\$ 40,705
Salaries and wages	14,922	12,908
Unearned transportation revenue.	11,745	9,541
Air travel plan deposits	1,941	1,893
Interest and dividend payable	6,109	4,807
	<hr/> 78,700	<hr/> 69,854
NOTES AND DEBENTURES.	467,602	392,820
DEFERRED INCOME TAXES (note 2)	15,885	14,640
INSURANCE RESERVE (note 1)	—	6,463
Shareholders' Equity		
SHARE CAPITAL		
Authorized 250,000 shares par value \$100 each		
Issued and fully paid, 50,000 shares	5,000	5,000
RETAINED EARNINGS	27,725	19,614
	<hr/> 32,725	<hr/> 24,614
	<hr/> \$594,912	<hr/> \$508,391

Statement of Source and Application of Funds
 (figures shown in thousands)

SOURCE OF FUNDS	1969	1968
Net income	\$ 1,548	\$ 8,184
Add: Depreciation	41,205	38,086
Deferred income taxes	1,545	8,180
	<hr/> 44,298	<hr/> 54,450
Insurance fund investments transferred to current assets.	6,463	—
Sale of property and equipment — net	10,629	4,985
Refundable federal corporation tax	1,663	583
Decrease in long term notes receivable	6,156	—
Capital borrowings	74,782	90,000
	<hr/> 143,991	<hr/> 150,018
 APPLICATION OF FUNDS		
Purchase of property and equipment including progress payments.	131,178	149,344
Investment in associated company	6,064	—
Long term prepayments	7,582	5,498
Dividend	200	200
	<hr/> 145,024	<hr/> 155,042
 DECREASE IN WORKING CAPITAL		
	<hr/> \$ 1,033	<hr/> \$ 5,024

Notes to Financial Statements

1. Insurance Fund and Reserve

The Corporation is now insuring against losses from all major risks, except war, with outside underwriters. Accordingly, during 1969 the insurance reserve, amounting to \$6,463,000, was transferred to retained earnings with the assets of the fund reclassified simultaneously to the current section of the balance sheet.

2. Deferred Income Taxes

Before the adoption of deferred tax accounting in 1966, certain provisions had been charged against reported income which were not allowable as deductions from taxable income. During 1969 the Corporation became eligible to claim a portion of these provisions, which resulted in a \$300,000 reduction of the deferred tax liability with a corresponding increase in retained earnings. As the remainder becomes deductible in future years, deferred income taxes will decrease and retained earnings will increase by approximately \$5,700,000.

3. Spare Parts, Materials and Supplies (\$000)

	1969	1968
Spare parts – cost . . .	34,955	34,560
Accumulated obsolescence . . .	17,809	16,610
	<hr/>	<hr/>
Materials and supplies – cost	17,146	17,950
	<hr/>	<hr/>
cost	4,959	3,563
	<hr/>	<hr/>
22,105	22,105	21,513

The Corporation provides for the obsolescence of aircraft spare parts classified as current assets, less their

estimated residual value, by charges to operating expenses over the service life of the applicable aircraft.

4. Investment in Associated Company

In accordance with an agreement between the Corporation and the Government of Jamaica, Air Canada invested \$8,408,000 in Air Jamaica (1968) Limited, representing the purchase of all of the authorized redeemable preference shares (\$7,992,000) and 40% of the outstanding common shares (\$416,000), the remaining 60% being owned by the Government of Jamaica.

The Government of Jamaica will purchase the redeemable preference shares from Air Canada over a period of ten years at a premium equivalent to 7½% per annum.

5. Property and Equipment (\$000)

	1969	1968
Cost		
Flight equipment and components . . .	531,909	494,954
Ground equipment and facilities . . .	93,181	90,510
	<hr/>	<hr/>
625,090	585,464	
Accumulated depreciation . . .	228,453	230,142
	<hr/>	<hr/>
396,637	355,322	
Progress payments . . .	81,684	45,999
	<hr/>	<hr/>
478,321	401,321	

Depreciation is provided on a straight-line basis to reduce the assets to estimated realizable value over their service lives which are subject to periodic review. No adjustments were made in 1969.

6. Commitments

Commitments for the acquisition of 23 jet aircraft and spare engines at December 31, 1969, after deducting progress payments to date, amounted to approximately \$288,000,000. Anticipated delivery of the aircraft is as follows :

	1970	1971	1972	1973	1974
Douglas DC-8-63	7				
Douglas DC-9-32		3			
Boeing 747			3		
Lockheed L-1011				6	3
					1

Delivery positions have been protected for four Concorde and six Boeing supersonic transports, but the Corporation has no firm contracts for these aircraft and neither total cost nor delivery dates can be determined at this time. In addition, the Corporation has options to purchase a further nine Lockheed TriStars.

Expansion of ground facilities, including a hangar and flight simulators for the Boeing 747s and Lockheed TriStars, together with a third generation reservations system, will require a further \$41,000,000.

Annual rental payments for facilities under long term leases in effect at December 31, 1969, were approximately \$6,649,000.

7. Contingent Liabilities

The Corporation is contingently liable for "Pay Later" plan notes discounted at banks, which amounted to \$3,500,000 at December 31, 1969. In addition, there were claims pending, estimated at \$2,800,000, the validity of which is being disputed by the Corporation.

Auditors' Report

To the Honourable
The Minister of Transport
Ottawa

We have examined the balance sheet of Air Canada as at December 31, 1969, and the statements of income and retained earnings and source and application of funds for the year ended on that date. Our examination included a general review of the accounting procedures and such tests of the accounting records and other supporting evidence as we considered necessary in the circumstances.

In our opinion, and according to the best of our information and the explanations given to us and as shown by the books of the Corporation, these financial statements are properly drawn up so as to give a true and fair view of the state of affairs of the Corporation at December 31, 1969, and the results of its operations and the source and application of its funds for the year ended on that date, in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

We further report that, in our opinion, proper books of account have been kept by the Corporation and the transactions that have come under our notice have been within the powers of the Corporation.

Tanche Ross & Co.

Chartered Accountants

February 25, 1970

Glossary of Terms

Available Seat Miles

Total seats available for revenue passengers, multiplied by the number of miles those seats are flown. A measure of passenger capacity.

Available Ton Miles

Number of tons available for the carriage of passengers, cargo and mail, multiplied by the number of miles this capacity is flown. A measure of overall capacity.

Revenue Passenger Miles

Total revenue passengers carried multiplied by the number of miles they are flown. A measure of passenger traffic.

Mail Ton Miles

Freight Ton Miles

Express Ton Miles

Tons of the applicable commodity multiplied by the miles it is flown. Measures of commodity traffic.

Revenue Ton Miles

Total tons of all revenue traffic carried multiplied by the miles it is flown. An overall measure of traffic.

Passenger Load Factor

(%) the ratio :

$$\frac{\text{Revenue Passenger Miles}}{\text{Available Seat Miles}} \times 100$$

Yield

Average revenue per revenue passenger mile or revenue ton mile.

Operating Ratio

Operating profit as a percent of operating revenues.

Return on Investment

Net income after income tax plus net interest expense expressed as percentage of average investment. Investment is the sum of long term debt and shareholders' equity.

Significant Statistics

	1969	1968	1967
FINANCIAL (\$000)			
Passenger Revenue	332,727	328,137	295,553
Operating Revenues	404,652	387,628	345,611
Operating Expenses	386,188	359,610	329,731
Operating Profit	18,464	28,018	15,880
Net Income	1,548	8,184	3,547
Dividends	200	200	200
Interest	25,246	18,247	13,857
Shareholders' Equity	32,725	24,614	16,630
Notes and Debentures	467,602	392,820	302,820
Total Assets	594,912	508,391	387,451
Working Capital	10,503	11,536	16,560
Operating Ratio	4.6%	7.2%	4.6%
Return on Investment	4.8%	6.3%	5.2%
OTHER			
Revenue Passengers Carried (000)	6,563	6,469	6,393
Revenue Passenger Miles* (000)	5,740,299	5,616,011	5,221,358
Available Seat Miles* (000)	10,058,407	9,716,545	8,054,458
Passenger Load Factor*	57%	58%	65%
Yield per Revenue Passenger Mile*	5.80¢	5.84¢	5.66¢
Freight Ton Miles* (000)	148,201	122,916	85,653
Total Revenue Ton Miles (000)	788,528	732,456	649,870
Available Ton Miles (000)	1,663,262	1,503,770	1,227,164
Operating Cost per Available Ton Mile	23.22¢	23.91¢	26.87¢
Average Aircraft Stage Length (miles)	514	489	447
Average Aircraft Capacity (tons)	17.16	15.30	14.13
Average Aircraft Utilization per Day (Revenue Block Hours)**	8:00	7:55	8:38
Available Ton Miles per Employee	96,026	89,558	77,556
Available Ton Miles per Revenue Block Hour**	5,912	4,987	4,333
Employees at Year End	17,138	16,656	16,225

*Scheduled services only.

**Engines on to Engines off.

1966	1965	1964	1963	1962	1961	1960
243,877	209,926	177,092	167,653	158,792	143,301	127,596
289,943	250,126	213,910	199,390	183,473	165,436	148,987
275,990	237,401	203,527	188,121	176,078	163,292	147,934
13,953	12,725	10,383	11,269	7,395	2,144	1,053
2,910	3,990	1,406	528	(3,541)	(6,450)	(2,607)
200	200	150	—	—	—	—
11,580	11,298	11,491	11,619	11,519	10,511	8,097
13,283	10,573	6,783	5,528	5,000	5,000	5,000
235,820	235,820	235,820	237,471	237,471	227,671	209,100
306,468	287,928	275,361	269,342	274,311	276,728	248,607
27,616	51,139	31,272	27,079	22,620	11,428	16,484
4.8%	5.1%	4.9%	5.7%	4.0%	1.3%	0.7%
5.4%	6.1%	5.2%	4.8%	3.1%	1.5%	1.8%
5,294	4,753	4,189	3,967	3,865	3,712	3,440
,193,212	3,542,867	2,923,842	2,701,899	2,629,285	2,464,666	2,040,877
,387,251	5,458,263	4,642,431	4,586,419	4,379,236	3,848,899	3,095,284
66%	65%	63%	59%	60%	64%	66%
5.82¢	5.93¢	6.06¢	6.21¢	6.04¢	5.81¢	6.25¢
74,588	56,100	41,197	32,020	26,305	20,990	17,902
534,522	444,139	368,305	331,114	301,506	278,455	233,401
,009,394	868,104	714,866	668,394	593,411	521,625	402,892
27.34¢	27.35¢	28.47¢	28.15¢	29.67¢	31.30¢	36.72¢
422	398	384	373	357	348	337
14.59	14.60	13.58	13.04	11.61	10.08	7.01
7:59	7:06	6:28	6:24	6:17	6:42	7:44
73,582	70,848	61,441	57,685	49,837	44,557	36,063
4,420	4,308	3,962	3,744	3,178	2,585	1,549
14,351	12,709	11,670	11,330	11,719	11,568	11,284



Réseau



1966	1965	1964	1963	1962	1961	1960
243,877	209,926	177,092	167,653	158,792	143,301	127,596
289,943	250,126	199,390	183,473	165,436	148,987	127,596
275,990	237,401	203,527	188,121	176,078	163,292	147,934
13,953	12,725	10,383	11,269	7,395	2,144	1,053
2,910	3,990	1,406	528	(3,541)	(6,450)	(2,607)
200	200	—	—	—	—	—
11,580	11,298	11,491	11,519	10,511	8,097	8,097
13,283	10,573	6,783	5,528	5,000	5,000	235,820
306,468	287,928	275,361	269,342	274,311	276,728	248,607
27,616	51,139	31,272	27,079	22,620	11,428	16,484
4.8%	66%	65%	63%	60%	64%	66%
5.294	4,189	3,967	3,865	3,712	3,440	2,040,877
4,193,212	3,542,867	2,923,842	2,701,899	2,629,285	2,464,666	2,462,431
6,387,251	5,458,263	4,642,2431	4,586,419	4,379,236	3,848,899	3,095,284
5.825	5.934	6.066	6.216	6.046	5.816	6.256
74,588	56,100	41,197	32,020	26,305	20,990	17,902
534,522	444,139	368,305	331,114	301,506	278,455	233,401
1,009,394	868,104	714,866	668,394	593,411	521,625	402,892
27.346	27.356	28.476	28.156	29.676	31.306	36.726
14.59	14.22	14.59	14.60	13.58	13.04	10.08
27.346	27.356	28.476	28.156	29.676	31.306	36.726
14.59	14.22	14.59	14.60	13.58	13.04	10.08
7.59	7.06	7.06	6.28	6.24	6.17	6.42
73,582	70,848	61,441	57,685	49,837	44,557	36,063
4,420	4,308	3,962	3,744	3,178	2,585	1,549
14,351	12,709	11,330	11,670	11,719	11,568	11,284

Principales statistiques

FINANCIERES (en millions de \$)

	FINANCIERES (en milliers de \$)
Revenus — Passagers.	328,137
345,611	387,628
345,553	404,652
329,731	386,188
15,880	359,610
3,547	18,464
200	8,184
200	1,548
13,857	25,246
16,630	32,725
302,820	467,602
387,451	594,912
16,560	508,391
Fonds de roulement.	10,503
5,725	11,536
4.6%	7.2%
5,2%	4.6%
Rapport de rentabilité.	6.3%
5,2%	4.8%
Nombre de passagers payants (en milliers).	6,469
5,221,358	5,740,299
8,054,458	5,616,011
8,053,358	9,716,545
5,664	57%
65%	58%
5,664	5,804
148,201	5.844
85,653	122,916
649,870	788,528
1,227,164	732,456
1,663,262	1,503,770
Frais d'exploitation par tonne-mille disponible.	23,226
26,876	23,916
447	514
14,13	17,16
Moyenne de l'étape (en milles)	15,30
Capacité moyenne (en tonnes)	17,138
Tonnes-milles disponibles par employé.	4,987
Tonnes-milles disponibles par heure de vol**.	5,912
Tonnes-milles disponibles par heure de travail***.	16,656
4,333	8,38
16,225	1
*Services réguliers seulement	
**De la mise en marche à l'arrêt des moteurs	
AUTRES	
Bénéfice net.	
Dividendes.	
Intérêts.	
Avoir des actionnaires.	
Billets et obligations non garanties.	
Total de l'actif.	
Fonds de roulement.	
Rapport d'exploitation.	
Rapport de rentabilité.	
Sièges-milles occupés* (en milliers).	6,393
5,221,358	5,740,299
8,054,458	5,616,011
5,664	6,563
5,664	5,804
57%	58%
65%	5,844
5,664	148,201
85,653	122,916
649,870	788,528
1,227,164	732,456
1,663,262	1,503,770
Tonnes-milles disponibles (en milliers).	1,663,262
Tonnes-milles transportées (en milliers).	1,503,770
Tonnes-milles disponibles (en milliers).	1,663,262
Tonnes-milles disponibles par employé.	4,987
Tonnes-milles disponibles par heure de travail***.	5,912
Tonnes-milles disponibles par heure de vol**.	16,656
Tonnes-milles disponibles par heure de vol**.	17,138
Nombre d'employés en fin d'année.	1
De la mise en marche à l'arrêt des moteurs	
Services réguliers seulement	

*Services réguliers seulement **De la mise en marche à l'arrêt des moteurs

Rapport des vérificateurs	A l'honorable	Ministre des Transports,	Ottawa
Terminologie du rapport annuel			
Sièges-milles disponibles	Mesure utilisée pour le service-passeurs et exprimant le nombre total exprimant des sièges mis à la disposition des passagers payants.	Nous avons examiné le bilan d'Air Canada au 31 décembre 1969, ainsi que l'état du revenu et des bénéfices non répartis et l'état de la provenance et de l'emploi des fonds pour l'exercice clos à cette date. Notre exercice clos à cette date, conformément aux principes comptables généralement admis, a été suivi par les résultats de l'exercice clos à la fin de l'année 1969 et les mouvements de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux principes comptables généralement admis, qui nous ont été fournies et les écrits que nous avons examinés dans les circons-	À notre avis, autant que nous avons tançons.
Tonnes-milles disponibles	Mesure de capacité totale exprimant le nombre total des passagers payants efféctivement transportés, multiplié par le nombre de milliers parcourus.	Etat financier ont été dressés de tures aux livres de la Société, ces états financiers ont été présentés à la direction financière de la Société, ces résultats finaux ont été dressés de manière à présenter fidélement la situation financière de la Société au 31 décembre 1969 et les résultats de ses opérations et les mouvements de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux principes comptables généralement admis, qui nous ont été fournies et les écrits que nous avons examinés dans les circons-	Il est à noter que nous avons déclaré nos résultats en outre qu'à notre avis, la Société a tenu les livres de précédent.
Sièges-milles occupés	Mesure de trafic-passeurs exprimant le nombre total des passagers payants par le nombre de milliers parcourus.	Etat financier ont été dressés de tures aux livres de la Société, ces états financiers ont été présentés à la direction financière de la Société, ces résultats finaux ont été dressés de manière à présenter fidélement la situation financière de la Société au 31 décembre 1969 et les résultats de ses opérations et les mouvements de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux principes comptables généralement admis, qui nous ont été fournies et les écrits que nous avons examinés dans les circons-	Les résultats de notre exercice clos à la fin de l'année 1969 et les mouvements de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux principes comptables généralement admis, sont comparables avec ceux de l'exercice précédent.
Tonnes-milles de courrier	Mesure de trafic-passeurs exprimant le nombre total des passagers payants par le nombre de milliers parcourus.	Etat financier ont été dressés de tures aux livres de la Société, ces états financiers ont été présentés à la direction financière de la Société, ces résultats finaux ont été dressés de manière à présenter fidélement la situation financière de la Société au 31 décembre 1969 et les résultats de ses opérations et les mouvements de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux principes comptables généralement admis, qui nous ont été fournies et les écrits que nous avons examinés dans les circons-	Les résultats de notre exercice clos à la fin de l'année 1969 et les mouvements de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux principes comptables généralement admis, sont comparables avec ceux de l'exercice précédent.
Tonnes-milles de marchandise	Mesure de trafic-marchandises exprimant le nombre de tonnes de tout le trafic, multiplié par le nombre de milliers parcourus.	Etat financier ont été dressés de tures aux livres de la Société, ces états financiers ont été présentés à la direction financière de la Société, ces résultats finaux ont été dressés de manière à présenter fidélement la situation financière de la Société au 31 décembre 1969 et les résultats de ses opérations et les mouvements de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux principes comptables généralement admis, qui nous ont été fournies et les écrits que nous avons examinés dans les circons-	Les résultats de notre exercice clos à la fin de l'année 1969 et les mouvements de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux principes comptables généralement admis, sont comparables avec ceux de l'exercice précédent.
Tonnes-milles de passagers	Mesure de trafic total exprimant le nombre de tonnes de tout le trafic, multiplié par le nombre de milliers parcourus.	Etat financier ont été dressés de tures aux livres de la Société, ces états financiers ont été présentés à la direction financière de la Société, ces résultats finaux ont été dressés de manière à présenter fidélement la situation financière de la Société au 31 décembre 1969 et les résultats de ses opérations et les mouvements de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux principes comptables généralement admis, qui nous ont été fournies et les écrits que nous avons examinés dans les circons-	Les résultats de notre exercice clos à la fin de l'année 1969 et les mouvements de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux principes comptables généralement admis, sont comparables avec ceux de l'exercice précédent.
Rapport en % :	Coefficient d'utilisation en passagers	Etat financier ont été dressés de tures aux livres de la Société, ces états financiers ont été présentés à la direction financière de la Société, ces résultats finaux ont été dressés de manière à présenter fidélement la situation financière de la Société au 31 décembre 1969 et les résultats de ses opérations et les mouvements de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux principes comptables généralement admis, qui nous ont été fournies et les écrits que nous avons examinés dans les circons-	Les résultats de notre exercice clos à la fin de l'année 1969 et les mouvements de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux principes comptables généralement admis, sont comparables avec ceux de l'exercice précédent.
Rapport en % :	Coefficient d'utilisation en passagers	Etat financier ont été dressés de tures aux livres de la Société, ces états financiers ont été présentés à la direction financière de la Société, ces résultats finaux ont été dressés de manière à présenter fidélement la situation financière de la Société au 31 décembre 1969 et les résultats de ses opérations et les mouvements de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux principes comptables généralement admis, qui nous ont été fournies et les écrits que nous avons examinés dans les circons-	Les résultats de notre exercice clos à la fin de l'année 1969 et les mouvements de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux principes comptables généralement admis, sont comparables avec ceux de l'exercice précédent.
Rendement	Revenu moyen par siège-mille occupé ou tonne-mille transportée.	Etat financier ont été dressés de tures aux livres de la Société, ces états financiers ont été présentés à la direction financière de la Société, ces résultats finaux ont été dressés de manière à présenter fidélement la situation financière de la Société au 31 décembre 1969 et les résultats de ses opérations et les mouvements de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux principes comptables généralement admis, qui nous ont été fournies et les écrits que nous avons examinés dans les circons-	Les résultats de notre exercice clos à la fin de l'année 1969 et les mouvements de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux principes comptables généralement admis, sont comparables avec ceux de l'exercice précédent.
Rapport d'exploitation	Bénéfice d'exploitation exprimé en pourcentage du revenu d'exploitation.	Etat financier ont été dressés de tures aux livres de la Société, ces états financiers ont été présentés à la direction financière de la Société, ces résultats finaux ont été dressés de manière à présenter fidélement la situation financière de la Société au 31 décembre 1969 et les résultats de ses opérations et les mouvements de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux principes comptables généralement admis, qui nous ont été fournies et les écrits que nous avons examinés dans les circons-	Les résultats de notre exercice clos à la fin de l'année 1969 et les mouvements de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux principes comptables généralement admis, sont comparables avec ceux de l'exercice précédent.
Rapport de rentabilité	Bénéfice, une fois l'impôt déduit, plus la dépense nette d'intérêts, exprimé en pourcentage du revenu d'exploitation.	Etat financier ont été dressés de tures aux livres de la Société, ces états financiers ont été présentés à la direction financière de la Société, ces résultats finaux ont été dressés de manière à présenter fidélement la situation financière de la Société au 31 décembre 1969 et les résultats de ses opérations et les mouvements de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux principes comptables généralement admis, qui nous ont été fournies et les écrits que nous avons examinés dans les circons-	Les résultats de notre exercice clos à la fin de l'année 1969 et les mouvements de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux principes comptables généralement admis, sont comparables avec ceux de l'exercice précédent.
Comptables agréés	le 25 février 1970.		

Yvonne Léveillé

Comptables agréés

Notes aux états financiers

Engagements				Appareils :		
Douglas	DC-8-63	7	DC-9-32	3	Boeing 747	4
1970	1971	1972	1973	1974	L-1011	Lockheed
1	6	3	6	6	1	des options sur la Génération Concorde et six Boeing Super-soniques, mais elle n'a pas signé de contrats fermes à ce sujet et il n'est pas possible actuellement d'en déter-miner le prix total ni les dates de livraison. La Société a également pris des options sur neuf autres Lockheed Tristar, ainsi qu'un système de réservation de la TriStar, ainsi que sur les Boeing 747 et les 727 pour les compagnies aériennes internationales. Les options annuelles exigibles en vertu de la formule "Partez maintenant — escroquez émissaires en vertu de la formule "Partez maintenant — escroquez plus tard", s'élèvent à \$3,500,000 au 31 décembre 1969. En outre, des engagements à long terme sont également à environ \$6,49,000 au 31 décembre 1969.
6	3	6	3	6	1	7. Passif éventuel
1	6	3	6	6	1	Le passif éventuel ayant trait à l'échange de billets émis en vertu de la formule "Partez maintenant — escroquez émissaires en vertu de la formule "Partez maintenant — escroquez plus tard", s'élèvent à \$3,500,000 au 31 décembre 1969. En outre, des engagements à long terme sont également à environ \$6,49,000 au 31 décembre 1969.

1.	Plaçement dans la compagnie affiliée	En vertu d'une entente conclue entre la Société et le Gouvernement de la Jamaïque	88,408,000 dans Air Jamaica (1968)	l'imité, somme représentant l'acquisition de toutes les actions privilégiées	Le Gouvernement de la Jamaïque	Materiel volant et Pièces	90,510	625,090	228,453	230,142	396,637	355,322	81,684	45,999	401,321	478,321	Acquis			
2.	Immubles et matériel	(en milliers de \$)	1968	1969	93,181	531,909	494,954	90,510	625,090	228,453	230,142	396,637	355,322	81,684	45,999	401,321	478,321	Acquis		
3.	Out amortissement				93,181	531,909	494,954	90,510	625,090	228,453	230,142	396,637	355,322	81,684	45,999	401,321	478,321	Acquis		
4.	Matériel au sol et installations					93,181	531,909	494,954	90,510	625,090	228,453	230,142	396,637	355,322	81,684	45,999	401,321	478,321	Acquis	
5.	Accumulé						93,181	531,909	494,954	90,510	625,090	228,453	230,142	396,637	355,322	81,684	45,999	401,321	478,321	Acquis

1.	Assurances — Fonds et Reserves	
La Société s'adresse maintenant à des assureurs pour se protéger contre les principales événualités, à l'exclusion de la guerre. En conséquence, la Réserve pour assurancés, au montant de \$6,463,000 a été virée, en 1969, aux bénéfices non répartis et l'accès du Fonds a été reclassé dans les dispositions.	nihilités.	
2.	Impôts sur le revenu reports	
Avant l'adoption en 1966 de la mesure du thode du report d'impôt, certaines provisions, non admissibles en déduction du revenu imposable, avaient été imputées au revenu imposable. En 1969, la Société a pu recalculer une partie de ces provisions, d'où une réduction de \$300,000 des impôts sur le revenu reportés et un accroissement équivalent des bénéfices non répartis. Lorsque la Société pourra déduire les autres provisions au cours des prochaines années, les impôts sur le revenu reportés diminueront et les bénéfices non répartis augmenteront d'environ \$5,700,000.		
3.	Pièces de rechange, Matériaux et Fournitures (en milliers de \$)	
1969 1968	1969 1968	
Pièces de rechange —		
au coût	34,955	17,809
Déstockage accumulé	34,560	16,610
Matiériaux et fournitures — au coût	22,105	21,513
et Total	3,563	17,146
	17,950	

Etat de la provenance et de l'emploi des fonds
(en milliers de dollars)

PROVENANCE DES FONDS		EMPLOI DES FONDS		DIMINUTION DU FONDS DE ROULEMENT	
1969	\$ 1,548	\$ 8,184	44,298	54,450	143,991
38,086	8,180	6,463	10,629	1,663	150,018
4,985	—	—	—	6,156	145,024
583	—	—	—	74,782	149,344
90,000	—	—	—	200	5,498
74,782	—	—	—	7,582	6,064
143,991	—	—	—	200	145,024
150,018	—	—	—	—	\$ 5,024
			Achat d'immublés et de matériel compris les acomptes	Acquérir dans la compagnie affiliée	Dividende
			—	—	—
			131,178	1,033	\$ 1,033
			149,344	155,042	Diminution du fonds de roulement

EXIGIBILITÉS			
Comptes à payer	\$ 40,705	1968	Passif
Traitements et salaires	12,908		
Revenu de transport perçu d'avance	11,745		
Dépôts sur transport aérien	1,941		
Intérêt et dividende à payer	6,109		
BILLETS ET OBLIGATION NON GARANTIES	467,602		
IMPOSTS SUR LE REVENU REPORTÉS (note 2)	15,885		
RESERVE POUR ASSURANCES (note 1)	—		
AVoir des actionnaires			
CAPITAL-ACTIONS			
Actions et entierement payé : 50,000 actions	5,000		
Autorisé : 250,000 actions d'une valeur au pair de \$100 chacune			
BENÉFICES NON RÉPARTIS			
Emis et entierement payé : 50,000 actions	5,000		
Autorisé : 250,000 actions d'une valeur au pair de \$100 chacune			
	19,614		
	27,725		
	32,725		
	24,614		
	\$508,391		
	\$594,912		

DISPONIBILITÉS		
Encaisse	\$ 8,301	1969
Placements temporaires au prix courant du marché	4,471	1968
Billets et comptes à recevoir	52,698	
Pièces de rechange, matériaux et fournitures — net (note 3)	22,105	
Frais payés d'avance	1,628	
Placements dans la compagnie affiliée — au prix courant (note 4)	8,408	
IMPÔT FÉDÉRAL REMBOURSABLE	12,056	
BILLETS A RECEVOIR	5,900	
PLACEMENT DANS LA COMPAGNIE AFFILIÉE — au prix courant (note 4)	—	
FONDS D'ASSURANCE — au prix courant du marché (note 1)	6,463	
IMMEUBLES ET MATERIEL — net (note 5)	478,321	
ACOMPTES SUR ENGAGEMENTS A LONG TERME	13,080	
	\$ 594,912	
	\$508,391	
	5,498	

Bilan au 31 décembre
(en milliers de dollars)

		Etat du revenu et des bénéfices non répartis
REVENUS D'EXPLOITATION		
Passagers	\$328,137	
Fret et messageries	39,864	
Courrier	34,773	
Excédent de bagages	16,046	
Affrètement	1,405	
Services accessoires — net	5,118	
Ventes et promotion	8,837	
Service — appareils et trafic	5,773	
Entretien	3,519	
Frais de vol	387,628	
DÉPENSES D'EXPLOITATION		
Frais d'exploitation	88,060	
Service — passagers	69,829	
Service — appareils et trafic	36,268	
Entretien	57,961	
Service — appareils et trafic	56,515	
Intérêt — capitalisé	63,344	
Intérêt sur la dette	41,412	
DÉPENSES HORS EXPLOITATION		
Intérêt sur la dette	25,246	
Intérêt — capitalisé	(4,704)	
Bénéfice hors exploitation	18,247	
PROVISION POUR IMPOTS SUR LE REVENU REPORTÉS		
Bénéfice hors exploitation — net	15,371	
Intérêt — capitalisé	11,654	
Bénéfice sur vente d'immobilisés et de matériel	3,093	
Bénéfice horaires exploitation — net	1,545	
BENEFICES NON RÉPARTIS		
Solde au début de l'exercice	19,614	
Virements — de la réserve pour assurances (note 1)	6,463	
Dividende de \$4,00 par action	—	
des impôts sur le revenu reportés (note 2)	300	
Solde au fin d'exercice	\$ 27,725	
SOLDE EN FIN D'EXERCICE	\$ 19,614	

(en milliers de dollars)



Le château Hradčany de Prague





Le nombre des employés d'Air Canada atteignait 17,138 au 31 décembre 1969.

Au cours de l'exercice, la Société a signé plusieurs conventions de travail, entre autres, avec l'Association internationale des mécaniciens et des employés de l'industrie aéros spatiale, l'Association canadienne des employés de lignes aériennes et l'Association canadienne du personnel civilité ont participé à la formation d'une attestation particulière à la forme-
tion de son personnel parce qu'elle est convaincue que l'amélioration cons-

Personnel

appareil de ce type à Sept-Îles.
Enfin d'exercice, la flotte compte
nait 112 appareils : 20 DC-8 de
modèle standard ; 12 DC-8 longs, 33
DC-9, 12 Vanguards et 35 Viscounet.
Les jets ont fourni 85% des sièges -
millés, à rapprocher de 75% en 1968.
Au cours de l'année, Air Canada a
conclu une entente avec CAE Air-
craft Ltd., en vertu de laquelle celle-ci
assurerait la base d'entretien de la
Société à Winnipeg et s'engagerait à
permettre de pourvoir à l'entretien de
sa flotte grandissante de jets, y com-
pris celui des Boeing 747 et des
LOCKHEED L-1011 TriStar déjà com-
mardes et qu'elle dotterait en
service en 1971 et 1972 respecti-
vement. En novembre, elle en annonçait
la première étape : la construction
d'un hangar double, au coût de \$15
millions, à l'aéroport international de
Montréal, à l'intersection de l'autoroute
VanCouver, Winnipeg et Toronto.
Air Canada a accordé un contrat
de \$6 millions à une maison cana-
dienne pour la construction de deux
simulateurs de vol destinés à l'en-
trainement des pilotes du 747 et du
TriStar.



technologie. Le feu a détruit un autre Musée national de la science et de la guard. Elle a donné un Viscoun au vendu un DC-8-61 et onze Van-de six DC-8-63 et deux DC-9. Elle En 1969, Air Canada a pris livraison

La flotte

mine en sens inverse. partie du fort volume de fret accuse transatlantique vers l'est en contre-stimuler le fret transcontinental et On s'est particulièrement efforcé de \$1,7 million. coûte réspectivement \$3,5 millions septembre. Ces installations ont favorier et une autre à London en de marchandises à Winnipeg en sept places-formes de marchandises. La Société a inauguré une aérogare passagers en classe économique et avions mixtes pouvant transporter 69 autres DC-8 ont été transformés en et, au cours du dernier trimestre, trois té trois cargos-jets DC-8 toute l'année une nouvelle amélioration. Ils ont exploité les services-marchandises ont pris escaliers antillaises.

L'hiver, ce sont uniquement des jets et deux Montréal-Barbade. Durant semaine sans escale Toronto-Barbade et deux liaisons avec les qui ont assuré les liaisons avec les deux vers les Bahamas et la Jamaïque durant l'été, des vols uniquement par les services méridionaux ont offert, puis Francfort.

L'ouest du Canada à Copenhagen, vice sans escale bimensuelle de 1968. Air Canada a établi un service de ce service comprendait 12 vols par semaine, un de plus que durant l'été de l'ouest du pays à l'Europe. L'horaire d'Air Canada, qui relie directement quence du service Western Arrow. On a également amélioré la offre 26 vols par semaine entre l'est du Canada et le Royaume-Uni.

porte à 21 vols par semaine au cours de l'été, au lieu de 17 durant la saison estivale de 1968. La Société a offert 26 vols par semaine entre l'est du Canada et le Royaume-Uni.







tonne-mille disponibles sont passés de 23.91 à 23.22. Cet abaissement du coût unitaire en dépit de l'infrastructure du service et de la poussée d'inflationniste des dépenses à travers l'industrie est attribuable à une grande utilisation des jets à grande capacité et à un contrôle rigoureux des frais.

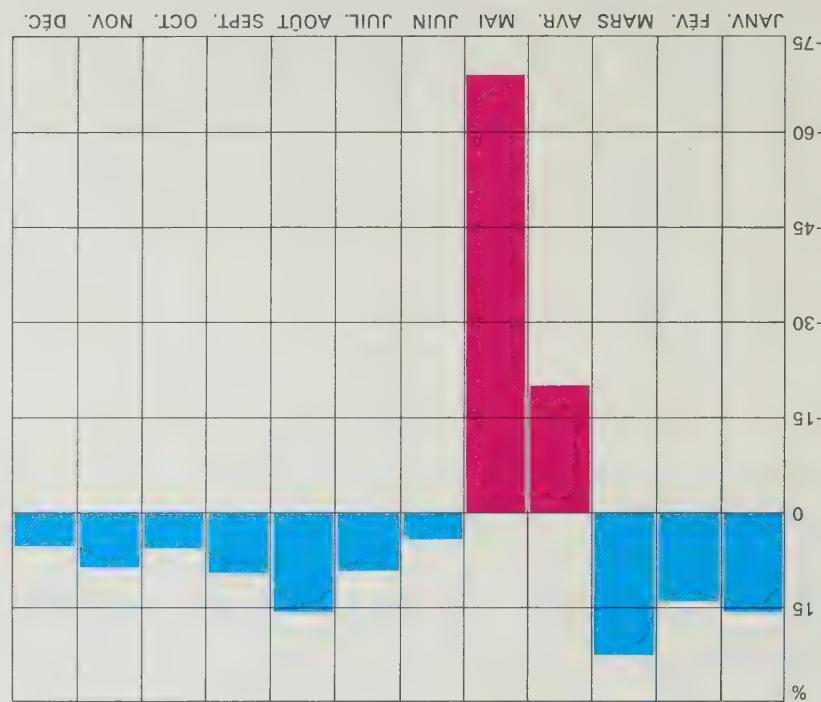
Les dépenses en immobilisations et matériels se sont établies à \$131.2 millions, dont près de 90% ont trait à l'acquisition d'appareils.

Face à ces dépenses, la Société a amputé du Gouvernement une somme de \$75 millions à un taux d'intérêt moyen de 7.8%; pour le solde, elle a pratiqué l'autofinancement.

Les services réguliers ont transporté 6.4 millions de passagers, seulement 1% de plus qu'en 1968. Les sièges-milles disponibles ont augmenté de 4% en passant à 10.1 milliards, tandis que les sièges-milles occupés atteignaient 5.7 milliards, un progrès de 2%. Le coefficient moyen d'utilisation des sièges-milles disponibles ont accusé une augmentation de 4% en passant à 57%, tout comme le marché du transport régulier n'a augmenté que de 8%. Ce Canada-Europe ait grandi dans une proportion élevée à 27%, le trafic régulier de l'Atlantique, qui avait augmenté de 13% en 1968.

Bien que le marché du transport régulier ait reculé de 7% le trafic régulier de l'AMAW et à ses suites, grâce à la popularité plus grande des services offerts par les affréteurs. Cette situation, jointe à la forte demande de sièges-milles disponibles et à la concurrence plus subie les effets de la concurrence plus vive offerte par les transporteurs réguliers et les affréteurs. Ils ont enregistré un accroissement de 8%, mais aussi une diminution de 13% en 1968.

Les services méridionaux ont aussi dessus de l'Atlantique, qui avait augmenté de 13% en 1968.



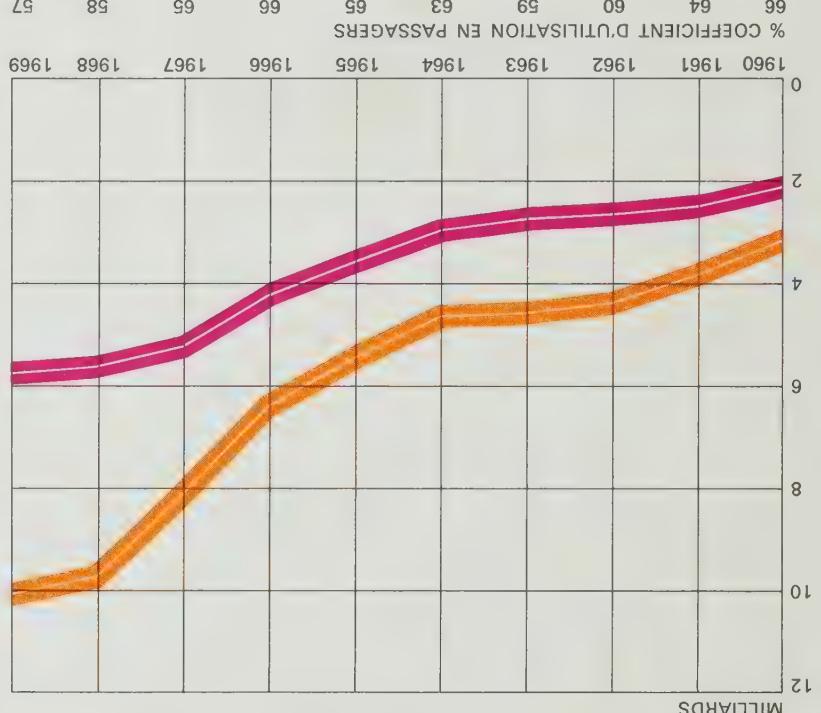
l'immobilisations

Les dépenses en immobilisations et matériels se sont établies à \$131.2 millions, dont près de 90% ont trait à l'acquisition d'appareils.

Face à ces dépenses, la Société a amputé du Gouvernement une somme de \$75 millions à un taux d'intérêt moyen de 7.8%; pour le solde, elle a pratiqué l'autofinancement.

Les services réguliers ont transporté 6.4 millions de passagers, seulement 1% de plus qu'en 1968. Les sièges-milles disponibles ont augmenté de 4% en passant à 10.1 milliards, tandis que les sièges-milles occupés atteignaient 5.7 milliards, un progrès de 2%. Le coefficient moyen d'utilisation des sièges-milles disponibles ont accusé une augmentation de 4% en passant à 57%, tout comme le marché du transport régulier n'a augmenté que de 8%. Ce Canada-Europe ait grandi dans une proportion élevée à 27%, le trafic régulier de l'AMAW et à ses suites, grâce à la popularité plus grande des services offerts par les affréteurs. Cette situation, jointe à la forte demande de sièges-milles disponibles et à la concurrence plus vive offerte par les transporteurs réguliers et les affréteurs, a également entraîné une diminution de 13% en 1968.

Les services méridionaux ont aussi dessus de l'Atlantique, qui avait augmenté de 13% en 1968.



Sieges-milles disponibles, sieges-milles occupés et coefficient d'utilisation en passagers (Services réguliers) 1960-1969

SIEGES-MILLES
DISPONIBLES
SIEGES-MILLES
OCCUPÉS



rendement moyen par passager-mille est tombé de 5,84 à 5,80G par suite d'indice comparatif du rendement moyen d'Air Canada et des prix de détail 1961-1969

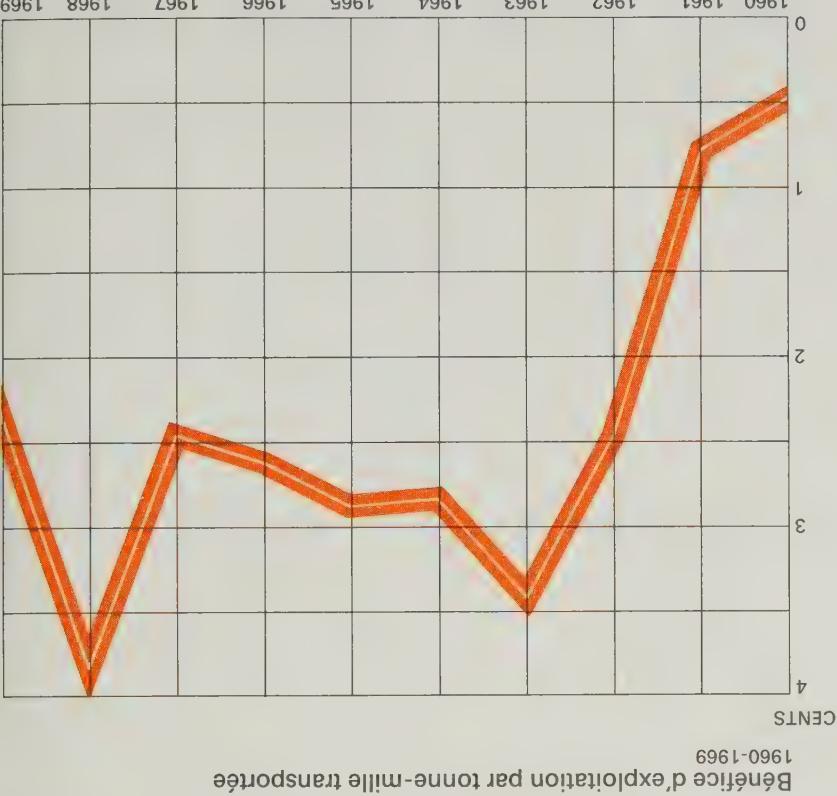
Les dépenses d'exploitation ont été de \$386,188,000, 7% de plus qu'en 1968. Les traitements et salaires, qui représentent le poste particulier de dépense le plus important, se sont accrus de 8%; cet accroissement représente 42% de l'augmentation totale des dépenses d'exploitation. L'accroissement moyen du personnel n'a été que de 3%, au regard de 6% tous les postes de dépenses ont reflété la hausse des frais de main-d'œuvre et de matière, sauf l'ensemble du secteur manufacturier qui a été moins élevé en raison du rachat de la compagnie Viscounet.

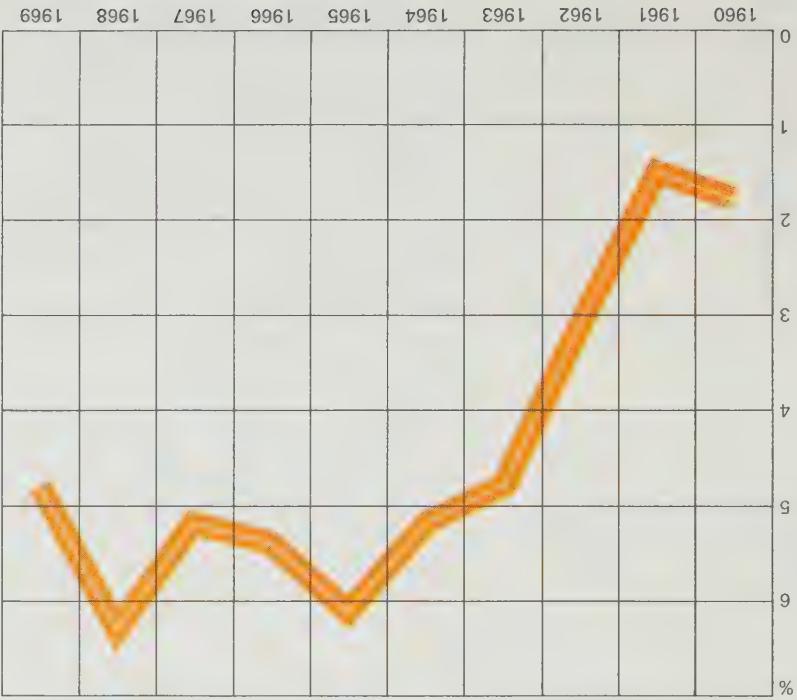
Les taxes fédérales, provinciales et municipales, pour l'impôt sur le revenu et les portes, ont atteint \$16,3 millions, 9% de plus qu'en 1968.

La capacité totale a augmenté de 11%, et les frais d'exploitation de 11%.

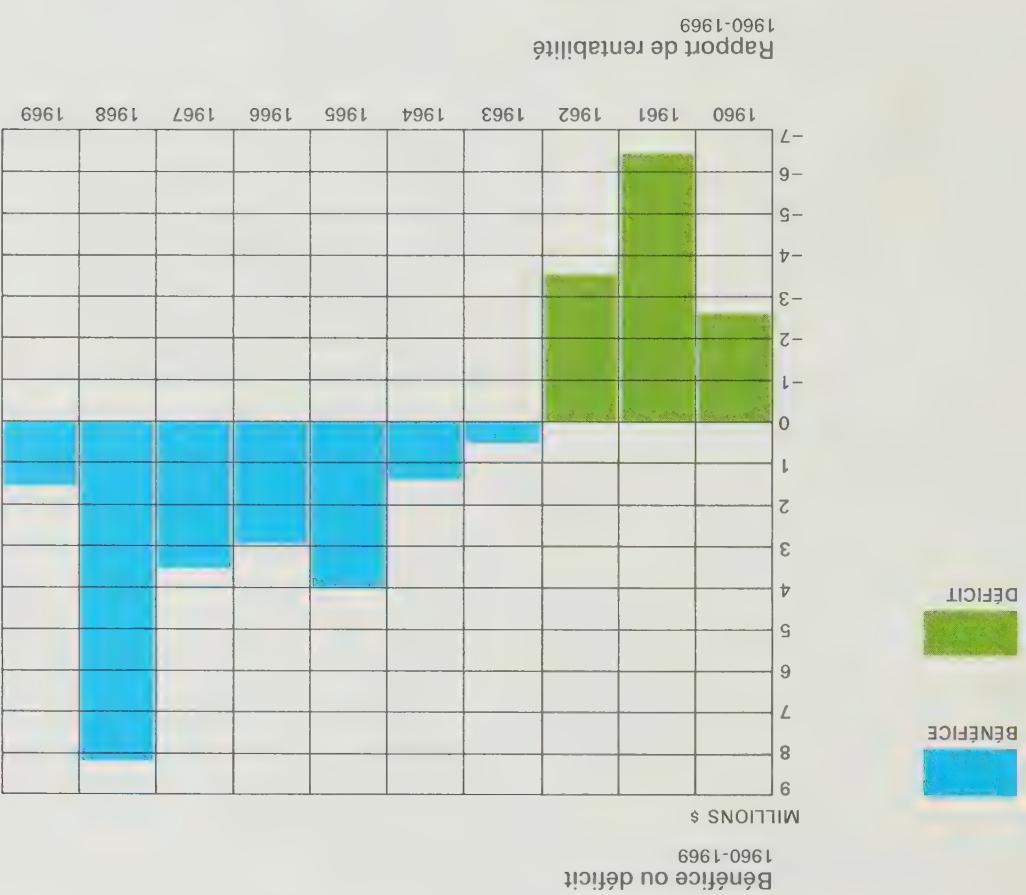
rendement moyen par passager-mille est tombé de 5.84c à 5.80c par suite de la popularité accrue des rabais consentis sur les lignes nord-américaines passagers, qui voyagent selon vanche, les services transatlantiques et méridionaux ont accusé un rendement plus élevé. Sur les lignes internationales, les prix des services passagers sont restés inchangés en 1969, bien que ceux des lignes intérieures des Etats-Unis aient augmenté d'environ 10% durant l'année.

Les revenus des affrétements ont augmenté de 19% et les revenus-taux par tonne-mille pour les services nord-américains passait de 50c à 48c. Courrier, de 10%, cependant que le taux aux revenus-messageries, ils sont demeurés au même niveau.





Les revenus d'exploitation n'ont augmenté que de 4% en atteignant \$404,652,000. On estime à quelque \$40 millions la perte de revenus subie par la Société durant la grève de l'IAMAW soit du 21 avril au 20 mai; en outre, la Société a perdu, en conséquence de cet arrêt de travail, une part appréciable du trafic estival aux mains d'autres transporteurs. L'arrêt de travail de trois jours déclenché à l'au- tomne par les techniciens en électricité affectés aux aéroports et une menace de grève en décembre ont entraîné — tous employés du ministère aérien — la partie des contrôleurs du trafic qui étaient alors en grève. Les revenus-passeagers, qui cons-tituent les quatre cinquièmes du total sont accrus de 1% seulement. La Société.



Monsieur le Ministre,

Le Conseil d'administration d'Air Canada a l'honneur de vous soumettre le rapport de la Société pour l'exercice 1969.

La Société n'a enregistré qu'un très faible bénéfice en 1969. Ce résultat décevant est dû à la réduction considérable du trafic causée par la grève de桂林 et des emplois de l'industrie aérospatiale. Parmi les autres causes de l'exercice, il faut mentionner l'association internationale des métiers, les canicules et les événements défavorables qui ont joué au cours de l'exercice, il faut mentionner l'absence de marchés dans le secteur transatlantique, la hausse des frais et le relèvement des taxes canadiennes, le développement accéléré de l'aéronautique, la hausse des taxes imposées à la vente nette, après impôts, et le rapport de rendement de \$1,548,000, et à 6,3% de rendement stable, de 4,8%, à rapporcher de \$8,148,000 et 6,3% de rendement.

Conseil d'administration

Nommes par décret:

Yves Pratte, C.R., Montréal
 R. H. McIsaac, C.S.S., Winnipeg (jusqu'au 31 mars 1969)
 J. R. Murray, Winnipeg (depuis le 21 octobre 1969)
 J. G. Simpson, Halifax
 Welland D. Woodruff, Toronto (jusqu'au 30 septembre 1969)
 Elus par les actionnaires:

David A. Anderson, C.R., Toronto
 Pierre Des Marais II, Montréal (depuis le 15 décembre 1969)
 W. C. Koerner, C.C., C.O.S.J.J., LLD, Vancouver
 J. R. Baldwin
 President
 H. W. Seagrim
 W. G. Wood
 Premier vice-président aux ventes
 W. S. Harvey
 Vice-président aux événements
 D. C. Tennant
 Premier vice-président aux finances
 S. W. Adler
 Vice-président à l'exploitation
 R. C. MacInnes
 Vice-président aux relations publiques
 Lionel Côté, C.R.
 I. E. McPherson
 Conseillers juridiques généraux
 R. T. Vaughan, C.R., LLD.
 Secrétaire de la Société
 K. E. Olson

Directeur général du service des approvisionnements et magasins
 Place Ville-Marie
 Siège social :
 Montréal, Québec

Yves Pratte, C.R.
 Président du Conseil et directeur général
 J. R. Baldwin
 President
 H. W. Seagrim
 W. G. Wood
 Premier vice-président aux ventes
 W. S. Harvey
 Vice-président aux événements
 D. C. Tennant
 Premier vice-président aux finances
 S. W. Adler
 Vice-président à l'exploitation
 R. C. MacInnes
 Vice-président aux relations publiques
 Lionel Côté, C.R.
 I. E. McPherson
 Conseillers juridiques généraux
 R. T. Vaughan, C.R., LLD.
 Secrétaire de la Société
 K. E. Olson

Direction

Directeur général du service des approvisionnements et magasins

Place Ville-Marie
 Siège social :

Montréal, Québec

SITUATION FINANCIÈRE		STATISTIQUES	
Revenus (en milliers de dollars)	1969	Variation (%)	
Dépenses d'exploitation (en milliers de dollars)	\$404,652	\$387,628	4
Bénéfice net (en milliers de dollars)	386,188	359,610	7
Investissement en fin d'exercice (en milliers de dollars)	500,327	417,434	(81) 20
Rapport de rentabilité	4.8%	6.3%	
Sitèges-milles occupés* (en milliers)	5,740,299	5,616,011	2
Tonnes-milles disponibles (en milliers)	1,663,262	1,503,770	11
Rendement par siège-mille occupé*	5.80¢	5.84¢	(1)
Frais d'exploitation par tonne-mille disponible	23.22¢	23.91¢	(3)
Coefficient d'utilisation en passagers*	57%	58%	
Personnel en fin d'exercice	17,138	16,656	3

*Services réguliers seulement

Sièges-milles occupés* (en milliers)	5,616,011	5,740,299	11
Tonnes-milles disponibles (en milliers)	1,663,262	1,503,770	11
Rendement par siège-mille occupé*	5.80¢	5.84¢	(1)
Frais d'exploitation par tonne-mille disponible	23.22¢	23.91¢	(3)
Coefficient d'utilisation en passagers*	57%	58%	
Personnel en fin d'exercice	17,138	16,656	3

Table des matières

Goup d'oeil sur l'exercice	1
Conseil d'administration — Direction	2
Rapport du Conseil d'administration	3-12
Etat du revenu et des bénéfices non répartis	15
Bilan	16-17
Etat de la provenance et de l'emploi des fonds	18
Notes aux états financiers	19
Rapport des vérificateurs — Terminologie	20
Principales statistiques	22-23
Reseau	24



AIR CANADA * RAPPORT ANNUEL 1969